

Sécurité de l'aviation civile

2005/0191(COD) - 11/12/2006 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté à l'unanimité sa position commune en vue de l'adoption d'un règlement relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Le Conseil avait envisagé la possibilité de parvenir à un accord en 1ère lecture avec le Parlement européen sur le texte du projet de règlement. Au cours des contacts informels avec les représentants du Parlement, il est cependant apparu que la question du financement des mesures de sûreté devrait être étudiée plus soigneusement afin d'élaborer un texte qui serait acceptable pour toutes les parties. Le Conseil a donc décidé d'arrêter une position commune, en tenant compte autant que possible des amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture, et de rechercher ultérieurement un accord avec le Parlement.

Le Conseil a approuvé les grandes lignes de la proposition de la Commission. Sur certains points, cependant, il a décidé de modifier le texte. Les changements les plus importants apportés à la proposition portent sur les deux volets suivants :

- Le premier concerne **l'application des nouvelles règles de comitologie**. Le Conseil a ainsi tenu compte des nouvelles règles qui ont été adoptées par le Conseil en juillet 2006 introduisant la nouvelle procédure de réglementation avec contrôle, qui donne davantage de pouvoir au Parlement européen. Pour le Conseil, la procédure de réglementation avec contrôle devrait s'appliquer à l'article 4, paragraphe 3, établissant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes pour les petits aéroports et les petits avions, et à l'article 9, paragraphe 2, établissant les spécifications du programme national de contrôle de la qualité des États membres. La Commission partage l'avis du Conseil sur ce point.

- Le second concerne **la suppression de la disposition relative à l'examen par la Commission des mesures plus strictes appliquées par les États membres**. À l'article 5, paragraphe 2 de sa proposition, la Commission avait proposé qu'on lui donne la possibilité d'examiner si les mesures plus strictes appliquées par un État membre s'appuyaient effectivement sur une évaluation des risques et si elles étaient pertinentes, objectives, non discriminatoires et proportionnées aux risques auxquels elles étaient censées répondre. Dans le cas contraire, la Commission, après avis du comité - et finalement du Conseil - aurait dû pouvoir décider que l'État membre concerné n'était pas autorisé à appliquer ces mesures plus strictes. Le Conseil a supprimé cette disposition, estimant que les États membres devaient avoir une marge de manœuvre suffisante pour imposer des mesures supplémentaires ou particulières s'ils le jugent nécessaire. La Commission s'est opposée à cette décision dans une déclaration.

A noter que le Conseil a accepté, en totalité ou partiellement, 46 amendements proposés par le Parlement en 1ère lecture. Ces amendements visent tous à rendre le texte plus clair et à veiller à la cohérence avec d'autres dispositions du texte. Il s'agit notamment de la distinction à faire entre le fret et le courrier et des critères à établir pour les petits aéroports et les petits avions. Un autre amendement accepté déclare que l'objectif d'une « sûreté unique » pour tous les vols à l'intérieur de l'Union européenne doit être encouragé. Le Conseil a également retenu deux autres amendements concernant l'aéroport de Gibraltar, pour lequel une nouvelle déclaration ministérielle a été adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006, ainsi que la reconnaissance du programme de sûreté de transporteur aérien par les États membres autres que celui qui a validé le programme.

Le Conseil a toutefois rejeté, soit en totalité soit partiellement, 44 autres amendements au premier rang desquels ceux concernant le financement des mesures de sûreté au titre du règlement. Parmi les amendements non pris en compte dans la position commune, il faut également mentionner ceux qui visent notamment à:

- prévoir que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) conduise des inspections dans le domaine de la sûreté aérienne ;
- établir des règles concernant la vérification des antécédents du personnel ;
- changer la définition des notions de passagers, bagages, marchandises et courrier en correspondance ou en transit ;
- élargir la définition des passagers susceptibles de causer des troubles ;
- ajouter une définition concernant le «contrôle par sondage continu» ;
- imposer une évaluation de risque et d'impact pour chacune des mesures et procédures détaillées à adopter, avec une estimation des coûts ;
- imposer aux États membres d'informer et de consulter le comité avant d'appliquer des mesures plus strictes ;
- la réponse à un pays tiers qui demande des mesures de sûreté pour des vols venant d'un aéroport de l'UE ;
- déplacer du transporteur lui-même à l'État membre la responsabilité d'établir et d'appliquer un programme de sûreté des transporteurs aériens, et limiter les exigences de ce programme à celles du programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- obliger la Commission à veiller à ce que chaque aéroport européen soit inspecté au moins une fois dans un délai de quatre ans à dater de l'entrée en vigueur du règlement ;
- établir un plus grand nombre d'accords sur l'aviation avec des pays tiers ;
- prévoir que les transporteurs aériens ne doivent pas avoir d'agents habilités ;
- étendre le champ d'application pour couvrir les transporteurs aériens autres que communautaires.